Deutscher Bundestag **Drucksache 15/2393**

15. Wahlperiode 28. 01. 2004

Antrag

der Fraktionen SPD, CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP

Wirtschaftliche und organisatorische Strukturen der Deutschen Flugsicherung dauerhaft verbessern

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Mit der von einer breiten Mehrheit des Deutschen Bundestages beschlossenen 10. Novelle zum Luftverkehrsgesetz wurde 1992 die Organisationsprivatisierung der Flugsicherung in Deutschland ermöglicht. Aus verfassungsrechtlichen Gründen konnte nur ein Unternehmen, das mehrheitlich im Bundeseigentum ist, die Kernaufgabe der Flugsicherung, die Luftverkehrskontrolle, übernehmen. Zu diesem Zweck gründete der Bund 1992 die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH.

Ausgestattet mit einem Eigenkapital von 154,3 Mio. Euro sollte in den Folgejahren durch handelsrechtliche Gewinne das Eigenkapital gestärkt werden. Ziel war es, in den Folgejahren eine Eigenkapitalquote von 20 Prozent zu erreichen. Dieses Ziel muss mittelfristig erreichbar sein. Nach wirtschaftlich erfolgreichen Jahren war das Eigenkapital bis zum Jahr 2000 auf 210,4 Mio. Euro angewachsen. Das Wirtschaftsjahr 2001 war das erste, das die DFS aufgrund der konjunkturellen Entwicklung und durch die Ereignisse des 11. September 2001 mit einem handelsrechtlichen Verlust in Höhe von 33,4 Mio. Euro abschloss. Diese Tendenz hat sich im Jahr 2002 fortgesetzt und wäre ebenso für 2003 zu erwarten, wenn nicht Erträge durch das QTE-Lease (US-Cross Border Leasing Transaction) erzielt worden wären.

Die Finanzlage der DFS ist durch das Flugsicherungsgebührensystem bestimmt. Die Gebührensätze werden jährlich für ein Jahr im Voraus festgesetzt. Sie leiten sich aus den geplanten Kosten der DFS und den für das Jahr prognostizierten Dienstleistungseinheiten ab. Die Dienstleistungseinheiten berechnen sich aus den geflogenen Kilometern und dem Gewicht der Luftfahrzeuge. Die Höhe des Gebührensatzes wird so berechnet, dass bei Eintritt der Planungen weder eine Über- noch eine Unterdeckung der der Berechnung zugrunde liegenden Kosten eintritt. Kommt aufgrund von Planungs- und Prognoseabweichungen eine Über- oder Unterdeckung zustande, ist diese im übernächsten Gebührenjahr durch Gebührenänderungen wieder auszugleichen. Überdeckungen werden den Kunden also erstattet, Unterdeckungen werden nachträglich eingefordert. Doch das Problem besteht zurzeit darin, dass angemessene Gebührenerhöhungen zum Ausgleich der in den letzen Jahren entstandenen Unterdeckungen wegen der schwierigen Lage im Luftverkehr schwer durchsetzbar sind. Dadurch ist die Finanzlage der DFS stark von der jeweiligen Situation des Luftverkehrs abhängig. Entsprechend gering sind die Möglichkeiten der DFS, durch Gewinne Eigenkapital zu bilden. Es zeigt sich, dass das bisherige Gebüh-

rensystem einer Reform bedarf. Durch ein neues Gebührensystem muss die DFS in die Lage versetzt werden, eine angemessene Eigenkapitalquote, auch durch Rücklagenbildung, zu erreichen.

Darüber hinaus sind auch die Möglichkeiten der DFS, durch Beteiligungen in anderen Geschäftsfeldern außerordentliche Erträge zu erwirtschaften, sehr beschränkt. Der Deutsche Bundestag hat der DFS mit der 11. Novelle zum Luftverkehrsgesetz die Möglichkeit eingeräumt, sich zusätzliche Geschäftsfelder zu erschließen. Nach § 65 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) dürfen aber Beteiligungen von mehr als 25 Prozent nur im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen eingegangen werden. Zurzeit ist die DFS z. B. zu 100 Prozent an der „DFS European Satellite Services Provider Beteiligungsgesellschaft mbH“ beteiligt, die wiederum zu 18,18 Prozent an der European Satellite Services Provider European Economic Interest Group beteiligt ist.

Um weitere Beteiligungen der DFS in anderen Geschäftsfeldern möglich zu machen und zusätzlich die DFS für andere Gesellschafter zu öffnen, bedarf es einer verfassungskonformen Weiterentwicklung des bestehenden Ordnungsrahmens für die DFS. Gerade die Öffnung der DFS für andere Gesellschafter bietet die Chance, sowohl das Eigenkapital der DFS zu verstärken als auch zusätzlichen unternehmerischen Sachverstand für das Unternehmen zu gewinnen.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. ein neues Flugsicherungsgebührensystem zu erarbeiten. Dieses neue Entgeltssystem muss die Deutsche Flugsicherung (DFS) in die Lage versetzen, eine angemessene Eigenkapitalquote unabhängig von externen Einflüssen zu erreichen;
2. einen durch Abschluss des QTE-Leasingvertrages erzielten einmaligen und außerordentlichen Ertrag in der DFS als Eigenkapital zu belassen;
3. den Ordnungsrahmen für die DFS so weiterzuentwickeln, dass sowohl den Aufgaben der Flugsicherung entsprechende Beteiligungen als auch eine Kapitalprivatisierung ermöglicht werden, um die Effizienz zu steigern und Kosten zu senken;
4. mit diesem neuen Ordnungsrahmen die Grundlagen für weitere Beteiligungen zu bilden und die Deutsche Flugsicherung für andere Gesellschafter zu öffnen.

Berlin, den 28. Januar 2004

Franz Müntefering und Fraktion
Dr. Angela Merkel, Michael Glos und Fraktion
Katrin Göring-Eckardt, Krista Sager und Fraktion
Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333